

市電⁽¹⁾のルネサンス、その後 (付) 環境保全に関わる交通 用語のドイツ語・日本語リスト (その4——補遺3)

菊池悦朗

わが国ではマスコミもあまり報道していないようだし、それほど知られてはいないが、欧米では何年も前から、市電のルネサンス (Renaissance der Straßenbahn/Tram) という現象が起きている。GM の陰謀もあっていち早く1930年代以降レールを次々と剥していった歴史をもつアメリカでさえも、いくつかの町で市電が復活した。そしてこの現象は特に旧西ドイツとフランスで目立つ。

一方、東欧・北欧諸国や旧東ドイツ、スイスなどでは、この現象はほとんど生じる必要がなかった。レールが大筋において保たれたからである。⁽²⁾ 本稿では、この市電のルネサンスのその後の動向を、主としてドイツ語圏の雑誌や新聞、筆者の見聞などから追ってみることにする。⁽³⁾

わが国でも1996年7月に建設省が路面電車復活の後押しをする方針を明らかにしたが、今後その方針が本当に実施に移されていくのかどうかを筆者は大きな関心をもって見守りたい。大都市では、都市の条件にもよるが、路面電車の復活・拡充こそ、脱クルマ社会 (Entmotorisierung) へと方向転換していく決め手のひとつだと筆者は確信しているからである。

1994年は市電の新設路線の開通や路線延長が目白押しだった。そのごく一部を紹介する。
—ライプチヒ (Leipzig, 独) では統一後、敷道敷やその他の市電の設備の様々な改良がなされた。15番線の走る Miltitz-Meusdorf 間の2、2キロの区間が1月26日に運行を開始し、以前の終点 Wiederitzsch と Neue Messe の間の1、8キロの新設区間は1996年3月16日に運行を開始した (nahverkehrs-praxis 誌 [以下「n-p」と略記] の1996年3号、38ページ)。また、Paunsdorf 地区にも大ショッピングセンターの開設に伴い、Paunsdorf Nord から Sommerfeld までの新設区間が94年5月29日に出来た。なお、ライプチヒ交通会社 (LVB) は新5州の中では2番目に大きい市電の会社である (stadtverkehr 誌 [以下「SV」と略記] の96年4号、32~37ページ; 一部、同95年2号、42ページ)。運行区間距離は155キロメートル (「SV」10/96, S.35)。1896年4月17日に初めて市電 (Elektrische) が走ったライプチヒでは1996年に市電運行100年を記念して様々な行事が行われた (「SV」7/96, S. 52; 「n-p」3/96, S. 37f.)。

—ボーフム (Bochum, 独) で3月11日、約1、2キロの路線が開通 (「SV」2/95, S. 42)。

—フライブルク (Freiburg, 独) で3月26日、約2、8キロの路線開通 (ibid. S. 42)。

—ハノーファー (Hannover, 独) で5月、10番線の延長区間1、8キロが開通 (ibid.)。

—カッセル (Kassel, 独) で3番目の新設路線として1、5キロの区間が開通 (ibid.)。

- バレンシア (Valencia, スペイン) で5月、約10キロの新路線が運行開始 (「SV」2-3/96, S. 24)。
- ボン (Bonn, 独) で8月19日と9月25日、それぞれ1、6キロと2、2キロの路線が開通 (「SV」2/95, S. 39u. 42)。
- シェフィールド (Sheffield, 英) で8月22日、スーパートラムの一区間が新たに開通 (「SV」1/95, S. 12)。
- デルフト (Delft, オランダ) で、市電の系統1が25年以上の議論の末、8月26日に4、5キロ延長された (ibid. S. 15)。
- シュトゥットガルト (Stuttgart, 独) で9月24日、新設路線が開通。ただし一部はトンネル区間 (ibid. S. 43)。
- プラハ (Praha, チェコ) で9月27日、以前廃止された一部区間が復活。また、別の5キロの区間延長工事を97年に予定 (「SV」ibid. S. 50)。
- ワルシャワ (Warszawa, ポーランド) で10月3日、新系統35が開通 (ibid. S. 49)。
- デンヴァー (Denver, 米) で10月7日、都市鉄道 (=路面電車) の運行開始。低料金で人々の関心が大きかった (「SV」3/95, S. 47)。
- ストラスブール (Strasbourg, 仏) で11月26日、約10キロ、18駅の路線が開通。1960年5月1日に最後の市電が走って以来の復活。路線の拡充も予定されている (「SV」2/95, S. 26 f.)。「市電の導入はその際、他から切り離された計画ではなくして、歩行者や自転車利用者に再びより広い空間を利用できるようにする一方、マイカー交通を困難にする交通計画の一環なのである」 (VERKEHRSZEICHEN 誌[以下「VZ」と略記]の1995年1号、40ページ)。更に3路線を計画中 (Dreiländ-Zeitung in Basler Zeitung, 8. 12. 95, 6)。
- ルーアン (Rouen, 仏) では1953年に市電が姿を消したが、1994年12月19日に運行が再開した (「SV」4/95, S. 34)。
- ブルノ (Brno, チェコ) で12月20日、1、7キロの路線が運行開始 (「SV」2/95, S. 59)。

1995年に移る。

- プラハで5月26日、5、935キロの新設路線の運行開始 (「SV」7/95, S. 48)。
- カッセルで5月27日、ないし28日、バウナタール地区への4キロの路線延長区間が運行を開始 (ibid. S. 45 ; 「n-p」1/96, S. 8)。以前のバス運行時と比べて大幅な乗客増 (「SV」7/96, S. 51)。
- ライプチヒで5月28日、路線延長区間の運行開始。また、別の1キロの新設路線の運行も5月29日に始まる (「SV」7/95, S. 45)。
- ハイデルベルク (Heidelberg, 独) で11月11日、4番線の新区間 (790メートル、970メートル? [「n-p」1/96, S. 21]) が開通 (「SV」1/96, S. 42)。

次に1996年に目を向けてみる。

- アウクスブルク (Augsburg, 独) で4月27日、60年ぶりに新路線の系統3 (中央駅—インガー通り) が開通。7、5キロメートル。土地取得を含め総費用約7600万マルクのうち85%をバイエルン州が負担 (「SV」6/96, S. 44)。「大学路線」 („Universitätslinie“) の異名をとるこの系統の開通と更なる路線延長の計画に関しては「n-p」5/96, S. 42 参照。
- オーバーハウゼン (Oberhausen, 独) では6月2日、新しい2つの路線の運行が開始される。94年2月7日に市議会で市電の再導入が決議されていた (「SV」7/96, S. 6)。かつて1968年10月オーバーハウゼン市交通局は、一部隣町ミュルハイムの交通会社によって運行された区間は残したものの、その最後の市電の路線を廃止し、バス輸送にした (「VZ」3/96, S. 31)。オーバーハ

ウゼンの市電の運行や同種の公共交通の様子と歴史、新規調達の車体と路線の延長計画などに
関しては更に「n-p」6/96, S. 25f. に詳しい。

—ミュンヘン (München, 独) で6月1日、17番線が開通 (「SV」6/96, S. 49)。厳密には、1983
年以来運行が止まっていた中央駅とロマンプラッツ間の6、3キロの区間が再び運行した (「n-p」
6/96, S. 29)。ミュンヘンには更なる市電の路線の新設計画もある。「新路線17は数年内に実行さ
れる予定の合計20キロの路線区間新設計画のごく一部にすぎない。アラベラパルク—コジマパ
ルクとオストフリートホーフ—マックス-ウェーバープラッツの新設区間に対する計画策定手
続きが既に行なわれている。西バイパス (ロマンプラッツ—アイデンバッハシュトラッセ) と英国風
庭園を通る北バイパス (エリザベートプラッツ—チボリシュトラッセ) のような他の計画も目下練ら
れている (「n-p」6/96, S. 31)。

—ダラス (Dallas, 米) で6月14日、新しい都市鉄道 (Stadtbahn) の運行開始 (「SV」9/96, S.
51)。—サンディエゴ (San Diego, 米) で6月、都市鉄道の延長区間の運行が始まる。ただし、
ダラス共々これが路面電車なのかどうか、また路面を走る区間の割合がどのくらいなのかは定
かでない (ibid)。

—ロッテルダム (Rotterdam, オランダ) で8月23日、マース河にかかるエラスムス橋を28年
以上ぶりに市電が走る。また9月9日、新しい20番線が開通 (「SV」10/96, S. 49)。更にバーゼル
新聞の96年9月6日の3面も参照。

—アンカラ (Ankara, トルコ) で8月31日、Stadtbahnが開通したが (「SV」10/96, S. 51)、こ
れが路面電車かどうかは定かでない。

—ビーレフェルト (Bielefeld, 独) で9月28日、都市鉄道 (市電) 3番線の2、5キロの延長区
間が運行開始 (ibid. ; 「n-p」10/96, S. 22)。

—ヴュルツブルク (Würzburg, 独) では、現在20、7キロの区間距離の市電網を以前から拡充
し続け、モダンな車両と時宜を得たサービスを提供してきた。年間の利用客は2,150万人と言わ
れる。他の町で市電の乗客が減少した年でさえ、ヴュルツブルクでは増加した (「SV」9/96, S. 20)。

—ハノーファーで9月29日、市電の4番線がGarbsenまで延長され、路線距離が5、5キロに
なった (「n-p」11/96, S. 36)。

路面電車の路線の新設・延長計画も目白押しだ。

—ダルムシュタット (Darmstadt, 独) では1999年に路線延長を予定 (「SV」10/95, S. 32)。

—ウルム/ノイ・ウルム (Ulm/Neu-Ulm, 独) では2003年頃を目指して路線の新設を計画 (「SV」
9/95, S. 27)。

—カッセルでは新設路線の1997年運行開始を目指す (「SV」5-6/95, S. 58)。

—ザールブリュッケン (Saarbrücken, 独) ではカッセルをモデルにした都市鉄道 „SaarBahn“
を計画 (「SV」3/95, S. 31ff. ; 「SV」7/96, S. 13ff.)。

—グルノーブル (Gronoble, 仏) では96年末ないし97年初めに路線Bで1、1キロの延長区間
の運行が始まる予定 (「SV」3/95, S. 57)。

—チューリヒ (Zürich, スイス) のOerlikon, Stettbach, Flughafen, Kloten を結ぶ2本の市
電路線の運行を早ければ2005年に行う予定 (NZZ 19. 6. 96, 29)。

—エアフルト (Erfurt, 独) で2008年までに14キロの新路線の建設を計画 (「SV」1/96, S. 41 ;
9/96, S. 43)。新しい3つの路線を計画 (「SV」4/95, S. 50)。

—フランクフルト・アム・マイン (Frankfurt am Main, 独) でも系統12の都心部の740メー

トルの延長区間が97年に開通予定 (ibid.)。

—ハノーファーでも区間の新設を予定 (「SV」1/96, S. 42)。

—クレルモン=フェラン (Clermont-Ferrand, 仏) で市電の12、5キロの南北路線を2000年までに再導入する予定 (ibid. S. 46)。

—カールスルーエ (Karlsruhe, 独) で市電の拡充工事すすむ (「SV」2-3/96, S. 43)。同市電の延長計画については更に「n-p」7-8/96, S. 26~30 に詳述されている。

—ポートランド (Portland, 米) では1950年を最後に市電が姿を消したが、1986年に25キロの路線が誕生し、93年夏に29キロの新路線の建設が始まった (「SV」9/96, S. 8)。

—ボルチモア (Baltimore, 米) の市電は1997年春に延長区間の運行を始める予定 (「SV」3/95, S. 59)。

—モントペリエ (Montpellier, 仏) で2000年までに市電路線が建設される予定 (「SV」6/96, S. 49)。

—ロンドン (London, 英) のクロイドン中心部とベッケナム、エルマース・エンド、ニュー・アディングトン、ウインブルドンを結ぶ市電が1996年末に建設を始め、3年後に運行開始の予定 (「SV」6/96, S. 50)。

—マルセーユ (Marseille, 仏) で路線の延長計画 (「SV」9/96, S. 47)。

—オルレアン (Orléans, 仏) で2000年に17キロ、20駅の市電の運行の計画。同市では1899年から1938年まで市電が走っていた (ibid. S. 48)。

—ヴァランシエンヌ (Valenciennes, 仏) とその周辺地域で21キロ、34駅の市電を2001年に運行させる計画 (ibid.)。

—オロモウツ (Olomouc, チェコ) で1995年9月末に1、8キロの新区間の建設に着手 (ibid. S. 50)。

—シュトラウスベルク (Strausberg, 独) で1970年に廃止された区間 (ルストガルテン—ヴリーツェナー・シュトラーセ) の再運行計画 (「SV」4/96, S. 48)。

—アウクスブルクで市電の4番線の延長計画 (ibid. S. 42)。

—ヴェルツブルクで5番線が96年末までに1、5キロ延長される予定 (ibid. S. 49)。96年7月8日、1、1キロの新設路線に対する最初のくわ入れ (「SV」11-12/96, S. 50)。

—ストックホルム (Stockholm, スウェーデン) で高速路面電車の路線建設計画 (「SV」2-3/96, S. 48)。

—ブラハでは特に新興住宅地の交通の便をよくするため、従来のバス路線に代わって路面電車の路線を拡充する計画があり、一部建設にとりかかっている。また他にも廃止された路線の復活も含めて幾つかの路線新設計画がある (ibid. S. 50 ; 「SV」1/95, S. 50)。

—ブレーメン (Bremen, 独) で4番線の新設計画。この路線が出来るとブレーメン市電株式会社 (BSAG) で最多の乗客を輸送する路線になる (「n-p」1/96, S. 38)。その建設工事は96年9月23日開始予定。6番線の2、2キロないし2、5キロ (「SV」4/95, S. 49では3キロ弱) の延長工事 (大学まで延びる) は早ければ96年秋に始まり98年開通の予定だったが (「SV」7/96, S. 46) 滞っている (「SV」10/96, S. 43.)。

—ブラウンシュヴァイク (Braunschweig, 独) の4番線の2061メートルの延長工事、96年8月23日に開始 (ibid.)。1999年までにヴェンデンまで延びる予定 (Braunschweiger Zeitung 24. 8. 96, 19)。

—ナント (Nantes, 仏) では2000年1月に市電の新系統3の北側の区間と系統1の延長区間の運行を予定。2001年1月には系統3の南側の一部区間を運行させ、2001年以前に系統2を延長する予定。更に系統3の北西側も2005年までに延長する計画。また、カールスルーエにならって鉄道路線に路面電車を乗り入れる計画も検討中。なお現在ナントには路面電車の系統は1と2だけある (『SV』10/96, S. 19)。

—リンツ (Linz, オーストリア) で1997年に市電の Ebersberg への延長工事がスタート (『SV』7/96, S. 54)。

—ハノーファーで96年3月半ば、650メートルの市電の区間工事が始まる (ibid.S. 49)。

—パリ (Paris, 仏) のセーヌ河沿いの1、1キロの区間が97年夏開通予定で、更にその区間の延長計画もある (『SV』8/96, S. 52)。

—イエーナ (Jena, 独) でLobeda Ost—Lobeda West 間が96年12月16日に開通予定。更に2、3の区間の開通が予定されている (『SV』10/96, S. 45)。

—リスボン (Lisbon, ポルトガル) では路面電車は廃止の歴史を辿り、現在もいくつかの路線で車交通に妨げられ、地下鉄やバスも平行運行している。都市鉄道の建設計画はあるが、その成り行きは予断を許さない (ibid. S. 20ff.)。

—ハレ (Halle, 独) で7、8キロの複線の新設区間の計画 (『SV』11-12, S. 44)。

イタリアでもトラム、ないし Stadtbahn の路線新設計画が目白押しだ (『SV』4/96, S. 41)。

市電の復活という現象は、かつて廃止された路線や新設路線が運行を開始したということだけでなくとどまらず、存続した路線の改良などももちろん含まれている。例えば、見た目に柔らかで車体の出す音も柔らげる効果のある芝生内の軌道 (Rasengleis) の設置や (ほんの一例を挙げればブレーメンの市電の6番線、ヴァッハマン通り・リング間 [『SV』10/96, S. 43])、沿線の緑地帯化 (これまたほんの一例としてライプチヒのノイエメッセへの新設区間 [『SV』10/96, S. 34])、低床車両の更なる導入とそれに合わせた電停の改造 (例えばブラウンシュヴァイク新聞の96年8月24日19面、「ブラウンシュヴァイクでは更に30の電停が改造され、新しい市電の低床システムに適合させる」)、車両の冷房化、軌道敷とホームの改良 (殊に旧東独の諸都市、例えばGotha [『SV』7/96, S. 49])、電車とバスの優先信号の増設、車交通との区切りを示す市電のための線引き (Abmarkierung) や自前の軌道敷の建設、草木による騒音防止壁 (例えば「n-p」10/96, S. 22) 等々である。他に特筆すべきこととしてはライプチヒの電停「中央駅」に設置された大きな市内地図とコンピューター装置が挙げられる。行き先を入力すると乗車ホーム、系統、乗り換え駅と下車駅が表示される (『SV』7/96, S. 52)。

ドルトムントでは市電の車両が長くなった。「6月17日、B-80型車両を長くするための最初の車両中央部が届いた。これによりドルトムントでは、ライン・ルール交通連合内では初めて、車両が28メートルから38メートルに延長され、B-80型のモダンな市電の車両の収容力が80座席分拡大される」 (「n-p」7-8/96, S. 45)。更に、いくつかの電停を通過するドイツの高速路面電車 (Schnell-Straßenbahn) も「n-p」5/96, S. 28 以下に紹介されている。そこで挙げられた町はグルムシュタット、ドレスデン、デュッセルドルフ、ハノーファー、カールスルーエ、カッセル、マンハイム、ヴェルツブルクで、例えばカールスルーエのある電停では追い越し軌道も造られた。レール交通重視の、これまた特徴的な例である。

1995年に初めて募集された「欧州近距離交通賞」が同年12月1日にフライブルク市と交通企

業に授与された（「SV」1/96, S. 41f.）ことを最後に記してレポートを締めくくりたい。

註

- 1) 路面電車（市電）[Straßenbahn, Tram(bahn)] の概念については、菊池悦朗：ドイツ「緑の党」の交通政策と市街電車の復興——環境保全的道路環境に向けて——（金沢大学教養部論集・人文科学篇30-1 [1992]）の註1参照。
- 2) この辺の事情についても、例えば菊池の上掲のレポート参照。もっともこのことは東欧諸国で市電関連の設備が良好な状態で保たれたということを必ずしも意味しないが、ドイツその他の国の援助で改善されつつある。また、stadtverkehr 誌1996年9号60ページの次の記事も興味深い。「重要な決定だった。チューリヒ市民は1896年6月28日、《チューリヒ電気軌道》(ESZ) を《チューリヒ市市電》(SSZ) という新たな名称と共に市の管轄にすることに賛成したのだ。近距離公共交通は既に1882年、馬車鉄道の開通で始まっていて、1894年にはESZの最初の電車が走った。SSZのもとで、普通のレール幅の馬車鉄道網はレール幅1メートルの電気による運行に切り換えられた。その上さらに新設路線が作られていった。いくつかの民間のレール幅1メートルの路面電車は1931年までにすべてSSZにより受け継がれた。こんにちのチューリヒ交通会社 (VBZ) は363両の電車、291台のバスとトロリーバスを持ち、市内298、5キロに及ぶ路線網で1995年には2億8400万人の乗客を輸送した。
- 3) 例えば読売新聞1996年7月14日の朝刊（見出し：路面電車、復活後押し。建設省、自治体に補助金）参照。また「SV」96年9号48ページの次の記事も、その冒頭部は「未発生」の事柄かもしれないが、方向性は示唆していると思われる。「路面電車は廃止の時期を経て日本でもそのルネサンスが起きている。例えば運輸省は、路面電車は地下鉄よりずっと安くつくため新たに地下鉄を造る代わりに低床のモダンな路面電車を導入することに一層つとめようとしているし、建設省は路面電車の会社が電車その他を近代化する際、資金援助することを計画している。日本には現在、約850の市電の車両があるが、それは大部分が60～70年代のものである。

環境保全に関わる交通用語の ドイツ語・日本語リスト (その4——補遺3)

Deutsch-Japanisches Glossar von Fachbegriffen zu Verkehr und Umwelt (Nr. 4——Dritte Ergänzung)

このリストは、金沢大学教養部論集・人文科学篇30—2 (1993年)、同31—2 (1994年)、同33—1 (1995年) のリストを補充するものである。これらのリスト同様、●は今回新たに載せた語句、▲は既出分の補充を意味する。

●**Abonnement** : 「定期乗車券」。

●**Abstellhalle** : 「(路面電車やバスの) 車庫」。Die fünfteilige *Abstellhalle* bietet auf insgesamt 20 Gleisen 240 Tatra- oder 120 Niederflurwagen Platz. ([ドレスデン交通会社の] 5か所に分かれたこの車庫には全部で20本のレールに240両のタトラ製車両あるいは120両の低床車両のためのスペースがある) [stadtverkehr 誌 (以下「SV」と略記) 1996年7号。47～48ページ]。

●**Alleinunfall** : =Selbstunfall(スイス)。「自損事故」。Die typischen Kalamitäten der jüngeren Motorisierten verlaufen anders als die verhängnisvolle Kriminellen-Tour von Nürtingen. Zumeist kommt es, ohne „Unfallgegner“, zu sogenannten *Allein-Unfällen*, allerdings oft mit mehreren Opfern —…(若いドライバーの典型的な災難の末路はニュルティンゲンのこの犯罪的なドライブの場合とは異なる。そういう場合は大抵「事故の相手方」のいない、いわゆる自損事故となるが、何人もの犠牲者を伴うのもしばしば…) [DER SPIEGEL, Nr. 53/1987, S. 137]。

●**Aufpflasterung/Aufpflästerung** (スイス) : 「舗石を新しくする(とにかえる) こと」。Heute dürfen Tempo-30-Zonen nur nach bestimmten Umbauten eingerichtet werden, und die kosten ein Heiden-geld. *Aufpflasterungen*, Verschwenkungen, Verengungen. (こんにか速度30キロ制限区域を設置しうるのは、道路の一定の改造によってのみであり、これには莫大な金がかかる。舗石をとにかえたり、車道を屈曲させたり、狭窄によってである) [DIE ZEIT (Nr. 13) 26. März 1993, S. 87]。

●**Ausbildungsverkehr** : 職業訓練生、大学生、生徒などの輸送。

▲**autolastig** : Die Wahl des Verkehrsmittels setzt Alternativen voraus; d. h. vor allem, daß öffentliche Verkehrsmittel vorhanden sind. Dies ist aufgrund der *autolastigen* Verkehrspolitik der Vergangenheit jedoch nicht die Regel. (交通手段が選択しうるのは複数の選択可能性が前提となる。すなわち、特に、公共交通が存在しているということが前提となる。ところが、従来からの車中心の交通政策のために、その前提が必ずしもないのだ) [Gute Argumente: Verkehr. Von Dieter Seifried. S. 33]。

▲**Autoverkehr** : Ein betriebliches Car-sharing ist als „Ausstiegsdroge“ aus dem individuellen Autobesitz zu werten. Wenn Autobesitzer für den Arbeitsweg Fahrrad oder ÖPNV benutzen, ihr Privatauto jedoch behalten, dann besteht die Gefahr, daß das Auto statt für den Arbeitsweg vermehrt im Familienbereich (Ehepartner, erwachsene Kinder) eingesetzt wird. Dadurch wird des Problem „Auto-

verkehr“ nur verschoben, ohne daß es zu einem Ausstieg kommt. (企業のカー・シェアリングは、個人の車所有を「やめさせる麻薬」と評価できるが、職場に自転車か公共交通を利用する一方、自ら車を所有している場合その車が自分の通勤の代わりに家族の一員 [配偶者、成人した子供など] によって使われやすい危険がある。そのことによって「車交通」という問題は先送りされるにすぎず、車交通から脱却することにはならない) [Aktionskreis Eisenbahn statt Autowahn u. Arbeitskreis Verkehr und Umwelt e.V. UMKEHR (Herausgeber): Gewerkschaften und Verkehrsprobleme (以下「Gewerkschaften」と略記) S. 27]。

●**Bedienungsstandard** : 交通サービスの程度と質のこと。

●**Beförderungsbedingungen** : 「輸送条件」。交通企業側と乗客との間の法律的諸関係を規定する。詳しくは例えば Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) 編の Das Fachwort im Verkehr (以下「Fachwort」と略記) 23ページ参照。

●**Betriebsleistung** : 「輸送サービス」。

●**Bremsspur** : 急ブレーキによるタイヤのスリップ跡。 *Bremsspuren* auf Zebrastreifen: Vor allem Junge überschätzen ihre Möglichkeiten. (横断歩道上のスリップ跡。特に若者は急ブレーキを切れば何とかなると過大評価しがちだ) [Basler Zeitung — BaZ 18. 4. 1996, 11]。

●**Bus/Omnibus** : 座席が8つ以上ある道路交通上の乗り物を「バス」という (「Fachwort」 S. 32)。

●**Dauerkarte** : 「定期乗車券」。Am 12. März traf bereits der dritte Niederflurwagen NGT 6DD ein. An zwei Wochenenden im März wurden die Fahrzeuge nochmals der Öffentlichkeit präsentiert. Anschließend konnten *Dauerkarten*besitzer an kostenlosen Probefahrten teilnehmen. ([1996年] 3月12日に早くも三両目の低床車両 NGT6DD が [ドレスデン交通会社に] 届いた。3月の二回の週末に同車両は再び一般公開された。引き続き定期乗車券所持者は無料で試運転の電車に乗ることができた) [「SV」 7/96, S. 47]。

▲**Depot** : 「(電車やバスの) 車庫」だが営業所も付随している。= Betriebshof. Vgl. 「Fachwort」。

●**Doppeldeckerbus** : 「二階建てバス」。Doppeldeckbus (「Fachwort」 S. 34) とか単に Doppeldecker とも。Das Aus für Londoner Doppeldecker. London verliert eines seiner bekanntesten Wahrzeichen: In den nächsten fünf Jahren werden die roten *Doppeldeckerbusse* ausgemustert und nicht mehr ersetzt. (ロンドンの二階建てバス、姿を消す。ロンドンはその最も有名なシンボルのひとつを失う。今後5年間に赤い二階建てバスは廃車にされ、その代わりの運行はなくなる) [BaZ 11. 9. 96, 48]。

●**Doppelzug** : 「二連結車両」。Rückgrat des Betriebes der SL 3 werden zunächst die 1995 von den Stuttgarter Straßenbahnen übernommenen zehn GT4-*Doppelzüge* (führende Triebwagen 411-420, geführte Tw461-470) sein, die in den letzten Monaten nach erfolgtem Umbau bei der Mittenwalder Gerätebau GmbH in Dienst gestellt wurden. An dieser Stelle muß die wohltuend hohe Qualität dieser Umbauarbeiten hervorgehoben werden, die sogar den Fahrgästen ins Auge springt. (新たに開通したアウクスブルクの市電の3番線の中核を担うのは、さしあたりは1995年にシュトゥットガルトから譲り受けた10両のGT4連結車両[電動車411—420+連結車 Tw461—470]になろうが、これは最近数ヶ月にミッテンヴァルト器械製造有限公司で改造を成功させた後、運転がなされた。乗客の目にもとまるほど質が高い快適な改造が行われたことをこの場で強調しておかねばならない) [「SV」 6/96, S. 44]。

▲**eingleisig** : Obwohl die neue Straßenbahn fast überall zumindest abmarkierte Gleiskörper hat, teilt sie sich zwischen den Haltestellen Hilgenberg und Blücherstraße ein enges Straßenstück mit dem Individualverkehr. Die frühere Gleisanlage war an dieser Stelle *eingleisig*. ([ドイツ、ルール地方のオーバーハウゼン市の]新しい市電はほとんどどこでも、少なくとも線で区切られた軌道敷をもってはいるが、電停ヒルゲンベルクとブリューヒアーシュトラーセ間では車交通と狭い道路を共有している。以前この区間の軌道敷は単線であった) [「SV」7/96, S. 6]。

●**Endstelle** : 「終着駅」、「終点」。

●**Erdgasbus/Erdgasfahrzeug** : 「天然ガスのバス/車両」。Weltweit sind mehr als 400000 *Erdgasfahrzeuge* im Einsatz. Waren es früher Gründe der Energieversorgung, so sind es heute Massnahmen zur Minderung der Abgasemissionen, die zur Förderung von *Erdgasfahrzeugen* führen. *Erdgasfahrzeuge* können unter Berücksichtigung der Randbedingungen als sinnvolle Alternative zu Benzin- und Dieselfahrzeugen bezeichnet werden. (世界中で40万台以上の天然ガスの車両が使われている。天然ガス車が推奨されるのは以前はエネルギー源ということからだったが、こんにちでは排気ガス削減の措置だ。天然ガス車は付随的な諸条件を考慮すればガソリン車とディーゼル車に適切にとって代われるものとみなすことができる) [NZZ 10. 3. 95, 58]。

●**Fahr(t)ausweis** : 「乗車券」。

▲**Fahrgastaufkommen** : Nach Zählungen des Fahrgastverbandes Pro Bahn an zwei Junitagen sank das *Fahrgastaufkommen* der Offenbacher OL 105 gegenüber dem früheren Straßenbahnbetrieb der SL 16 ... zwischen Stadtgrenze und Marktplatz von 1969 [davon 1396, die die Stadtgrenze überquerten] auf 865 [561] Fahrgäste/Tag. Es liegen noch keine offiziellen Ergebnisse der Offenbacher Verkehrsbetriebe [OVb] vor. (6月の2日間に乗客の団体 Pro Bahn [電車の味方] が行った計算によると、ドイツ・オッフエンバッハのバス路線105の一日の乗客数が[廃止された]市電の路線16に比べて…シュタットグレンツェ[市の境界]とマルクトプラッツ[中央広場]の間で1969人[うち、町の境界から先へ乗って行った人は1396人]から865人[同561人]へと減った。オッフエンバッハ交通会社 [OVb] の公式な結果はまだ出ていない) [「SV」10/96, S. 47]。

●**Fahrgastinformation** : 公共交通の利用に關しての乗客に対する様々なインフォメーションのこと。Wann kommt meine Trambahn? Genaue Antwort auf diese Frage, die sich eigentlich jeder Fahrgast stellt, gibt die elektronische Informationstafel an der Haltestelle Hauptbahnhof gegenüber dem Telegrafenamnt. Das neue High-Tech -Stück wurde gestern von Herbert König, Werkleiter Verkehr, in Betrieb genommen. Die Linien 17, 19, 20 und 21 kommen hier vorbei. Künftig kann also jedermann ablesen, ob seine Bahn schon die nächste ist, ob man noch schnell eine Zeitung kaufen kann — oder ob wegen Verspätungen gar Zeit für eine Tasse Kaffee bleibt. Wird die Stadt diese „dynamische *Fahrgastinformation*“ bald an vielen Knotenpunkten anbringen? Das hängt vom Preis ab. König meint: Die Industrie muß kostengünstigere Lösungen anbieten. (いつ私の乗る電車は来るのか? もともと乗客は誰でも発するこの問いに対する正確な返答を電報局の向かいの電停、中央駅にある電子掲示板が出す。この新しいハイテク設備は昨日ヘルベルト・ケーニヒ交通部長によって運転が開始された。17、19、20それに21番線がここを通る。それで将来は、自分の電車が次に来るか、まださっと新聞が読めるか、あるいは遅れのためにコーヒーを一杯飲む時間さえあるか誰でも読み取ることができる。ミュンヘン市はこの「乗客への動くインフォメーション」をやがて多くの交通の要所に取り付けることになるのか。それは費用次第だ。ケーニヒは言う。「産業界はより割安な解決を提示しなければなりません」) [Süddeutsche Zeitung — SZ 12. 6. 96, 39]。

●**Fahrkarte** : 「乗車券」。「Ein Fahrplan, ein Tarif und nur eine *Fahrkarte* für alle Verkehrsmittel der

Freien und Hansestadt Hamburg“ — unter diesem Motto stand am 29. November 1965 nach jahrelangen Verhandlungen und Vorbereitungen die Gründung des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV). An diesem Tag wurden die Gründungsverträge des HVV unterschrieben. (「自由ハンザ都市ハンブルクの全交通機関に一つの時刻表、一つの運賃体系、一枚だけの乗車券を」——このモットーのもとに1965年11月29日、長年の交渉と準備ののちにハンブルク交通運輸連合 [HVV] は創設された。この日、HVV の設立契約に署名がなされた [「n-p」 1/96, S. 12]。)

●**Fahrplantakt** : 「運行間隔」。Das Unternehmen forciert aufgrund dieser Erkenntnisse mit höchster Priorität die Reduzierung der Zugangs- und Abgangszeiten (u.a. Haltestellendichte), der Warte- und Umsteigezeiten (*Fahrplantakt*, Anschlußsicherung) und die Verkürzung von Fahrzeiten (Beschleunigung). Zehn Prozent Zeitgewinn bringen zehn Prozent mehr Fahrgäste. (ハノーファー交通企業体がこうした認識のもとに断固優先的に推し進めていることは、電停までの時間の短縮 [特に電停の間隔を短くする] と待ち時間や乗り換え時間の短縮 [運行間隔を締め接続を確保する]、それに走行時間の短縮 [スピードアップ] である。時間が10%浮けば、乗客は10%増えるのだ) [ibid. S. 15]。

●**Fahrpreis** : 「旅客運賃」。

●**Fahrpreismäßigung** : 「運賃割引」。

●**Fahrschein** : 「乗車券」。

●**Fahrspur** : 「車線」。Die Zahl der Auto-*Fahrspuren* wird auf die kurzen Hauptbelastungszeiten ausgelegt. Durch Straßen mit weniger und schmalere *Fahrspuren* lassen sich bis zu 43% der Fläche sparen! (車線の数とは通行量の最も多い短い時間帯に合わせて定められている。車線を少なく、かつ狭くすることで道路面積が43%まで節約できるのだ) [UMKEHR e.V./FUSS e.V. : Umwelt statt Motorwelt, 1995. S. 13]。

●**Fahrzeit** : 「走行時間」。電車やバスなどの場合、乗降時間も含まれる。Fahrplantakt の項の引用文も参照。

●**„Freie Fahrt für freie Bürger“** : 「自由な国民のための自由な走行」とは、全ドイツ自動車クラブ (ADAC) が約20年前、世間に広めたスローガンで、同クラブはこのスローガンにより常にアウトバーンでの速度制限の導入に反対してきた。このスローガンは有名だが、その提唱者 (=ADAC) ももはやこれを使用しなくなっている。車が環境汚染の元凶だという意識を多くの人々が持つようになり、多くの人々や団体が速度制限を要求しているからだ。国民の自由の拠り所は好きなだけ速く走れるなどではない。ドイツは多くのヨーロッパ民主国家の中では速度制限のなかった唯一の国であったが、速度制限に一貫して反対してきた ADAC 自身にとっても、このスローガンは具合が悪くなってきている。Zwar fordert Bundesverkehrsminister Friedrich Zimmermann (CDU) nach wie vor *freie Fahrt für freie Bürger*, doch beim jüngsten Treffen seiner Ressort-Kollegen aus den Ländern sprach sich eine Mehrheit für ein Autobahn-Tempolimit von 130 Stundenkilometern aus. (フリードリヒ・ツィンマーマン連邦交通相 [CDU] は相変わらず「自由な国民のための自由な走行」を求めているが、各国交通相との最近の会談で過半数の交通相がアウトバーンに130キロの速度制限を設けることに賛成していた) [DER SPIEGEL Nr. 29/1989, S. 66]。

●**Fremdverkehr** : 「通過 (通り抜け) 交通」。普通は Durchgangsverkehr という。その地域住民でない (=fremd) 者が通ることからきた命名。Vgl. BaZ 20. 5. 96, 28.

●**Fußgänger** : 「歩行者」。Wut über rasende Autofahrer und Trauer um die Opfer der jüngsten schweren Verkehrsunfälle in Zürich : Rund 500 Kinder und Erwachsene haben sich am Montagabend vor

dem Grossmünster mit den Angehörigen der Verstorbenen und der Verletzten solidarisch gezeigt. Mit Kerzen, mit einer Schweigeminute, in Reden und mit Musik haben die Kundgebungsteilnehmer ihr Mitgefühl mit den Angehörigen der beiden zwei und vier Jahre alten Mädchen und der 84jährigen Frau ausgedrückt, die vor wenigen Tagen bei Verkehrsunfällen getötet wurden. Sie gedachten auch der sechs Personen, die bei diesen zwei von Autorasern verursachten Unfällen zum Teil schwer verletzt wurden. Zum Gedenken an die Verstorbenen wurden Kerzen angezündet. Auf Transparenten wurden zu schnell fahrende Autolenker angeprangert. Unter den Kundgebungsteilnehmern waren auch Familienmitglieder der Unfallopfer. Schulklassen und Familien mit Kindern gaben ihrer Betroffenheit über die Verkehrsunfälle an der von der Vereinigung für Familien der Strassenopfer (VFS) organisierten Kundgebung Ausdruck. Laut VFS-Präsident und LdU-Nationalrat Roland Wiederkehr erinnern gerade die zwei jüngsten Unfälle, bei denen Personen auf dem Trottoir verletzt und getötet wurden, besonders daran, dass das Auto bei falschem Gebrauch zu einem grausamen Instrument werden könne. In einem Communiqué vom Montag schreibt die Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger (ARF), die Unfälle der letzten Tage seien empörend. Die Unfallzahlen in den Verkehrstatistiken seien zwar rückläufig, doch dies sei auch auf eine raschere Bergung der Opfer zurückzuführen. Die Statistiken verschwiegen, dass immer mehr Leute die Strasse mieden. (最近チューリヒで起きた重大な交通事故で暴走ドライバーへの憤りと犠牲者に対する悲しみが広がっている。約500人の子供と大人達は月曜の晩、大聖堂の前で故人と負傷者に連帯の気持ちを表した。ろうそくを手に黙とうを捧げ、スピーチと音楽とでデモ参加者達は、数日前に交通事故で亡くなった2歳と4歳の少女と84歳の婦人との遺族へ弔意を示した。彼らはまた、暴走ドライバーが引き起こしたこの2件の事故で重傷を負った6人にも想いを寄せた。故人を追悼するためにろうそくに火がつけられた。横断幕ではスピードを出しすぎるドライバーが弾劾された。デモ参加者の中には犠牲者達の遺族もいた。学校のクラスの児童や子供を連れた家族は交通犠牲者家族連盟 [VFS] が組織したこのデモにおいて、この事故に対する驚愕の気持ちを表していた。VFS 会員で無所属同盟党国会議員ローラント・ヴィーダーケーアによれば、歩道の人達が死傷した最近のこの2つの事故はまさに、車は使用を誤ると怖ろしい道具になり得ることを特に思わせるといふ。月曜の声明の中で歩行者の権利協会 [ARF] は、先日の事故に怒りを感じると述べている。交通統計では事故は減少しているものの、これは犠牲者を以前よりすばやく救助するせいでもあり、統計は道路を避ける人達がますます増えていることには触れていないと同声明は述べている) [NZZ 5. 11. 96, 31]。

▲Fußgängerzone : Die Kaiserstraße in Karlsruhe ist wohl die *Fußgängerzone* mit dem höchsten Straßenbahnverkehr in der Bundesrepublik. Im Minutenabstand folgt eine Bahn der anderen, und schon minimalste Fahrplanabweichungen führen zu Pulkbildungen. Kein Wunder, daß bereits seit Jahren über eine Verlagerung des Nahverkehrs entweder in einen Tunnel oder in einen anderen Straßenzug nachgedacht wird ... Am 14. Mai 1996 verabschiedete der Stadtrat mit großer Mehrheit das Tunnelprojekt. Gegenüber den unsprünglichen Planungen wird die Haltestelle Mühlburger Tor bereits wieder an der Oberfläche liegen. Der Tunnel ist entsprechend um einige hundert Meter kürzer und weist nur noch vier unterirdische Haltestellen auf. (カールスルーエのカイザー通りはドイツで路面電車が最も頻繁に行き来する歩行者専用区域であろう。1分刻みで次から次へと電車が通り、少しでもダイヤが狂うとダンゴ現象が生じる。路線を地下あるいは他の通りに移すという考えが既に何年も前からあるのも当然だ...1996年5月14日、市議会は大多数の賛成でトンネル計画を可決した。当初の計画に対して電停ミュールブルガー・トアは地上に置かれる予定だ。トンネルはそれに応じて数百メートル短縮され、地下の電停は4つだけとなる) [「n-p」7-8/96, S. 29]。

●**fußläufig** : 「歩いて行ける」。 Die Nahverkehr Schwerin GmbH hat mit ihren modernen Straßen-

bahn- und Buslinien eine günstige Ausgangsposition, um auch künftig am Verkehrsmarkt bestehen zu können. Ein Großteil der Bevölkerung, fast 80 Prozent, wohnt im Fünf-Minuten-Einzugsbereich der Straßenbahnhaltestellen und damit in attraktiver *fußläufiger* Entfernung. Die Straßenbahnstrecken befinden sich durchweg in gutem Zustand und ermöglichen schnelle, direkte Verbindungen; zumindest auf Wegen in die Innenstadt kann der ÖPNV durchaus mit dem Auto konkurrieren. (モダンな路面電車とバスの路線を持つシュヴェーリン近距離交通有限会社は将来の交通市場でやっつけける有利なスタートラインについている。80%近い大多数の住民は路面電車の電停に5分という魅力的な歩いていける距離の所に住んでいる。路面電車はすこぶる便利で、乗り換えをせず速く行けるようになっている。少なくとも都心へ行く場合、公共交通は十分クルマと太刀打ちできる。[「n-p」 1/96, S. 19]。)

●**Fußweg** : 「徒歩での行程」。Wichtigster Ansatzpunkt zur Reduktion der Tür-zu-Tür-Reisezeit ist die Verkürzung der *Fußwege* zu und von der Haltestelle : Sie werden von den Kunden als unangenehmste Teilstrecken empfunden. Wird als maximal zumutbarer Zugangsweg eine Distanz von 5 Minuten — d.h. ungefähr 200m — zugrunde gelegt, ist das bisherige Haltestellennetz in Hannover nur für ca. 45% der Bevölkerung zufriedenstellend. Deshalb wird das Haltestellennetz insbesondere in Gebieten mit großer Nachfrage verdichtet. Würde die üstra nun einfach auf den existierenden Linien mehr Haltestellen einrichten, ginge dies zu Lasten der reinen Fahrzeit — im Endeffekt würde also die Tür-zu-Tür-Reisezeit nicht verkürzt, sondern unter Umständen noch verlängert. Daher wurde das üstra-Liniennetz im Ganzen optimiert : Neue Linienführungen verbinden ein dichteres Haltestellennetz so, daß die reinen Fahrzeiten nicht steigen und der Kunde somit einen echten Reisezeitgewinn verbuchen kann. Gleichzeitig sind die Linienführungen so gestaltet, daß sie für die Mehrheit der Fahrgäste Direktverbindungen ohne Umsteigen ermöglichen. (ドアからドアまでの時間を縮めるための最重要な出発点は停留所までとそこからの徒歩での道のりを縮めることである。その道のりは最も不快な途中の道のりと乗客に感じられている。耐え得るその道のりの限界が5分の距離、すなわち約200m とすればハノーファーにおける従来の停留所網は約45%の住民にとってしか満足のいくものではなかった。それゆえ停留所網は需要の大きい地区で特に密にされている。ハノーファー交通連合がただ現存する路線に停留所を増やすだけなら純粋な走行時間を犠牲にして行われることになり結果的にはドアからドアへの所要時間は短くならずには長くなるであろう。それゆえハノーファー交通連合の路線網は全体として最大限に密にされた。新しい路線網はより密な停留所網を、純粋な走行時間が増えず、そのため乗客の所要時間も減る形で結びつけている。同時に、大多数の乗客が乗り換えずに済ませられるように路線が形成されている。[「SV」 11-12/96, S. 45]。)

●**Gelegenheitsverkehr** : 路線交通によらない自動車での人員輸送。タクシーや観光バス、レンタカーなどによる輸送。

●**Gelenkfahrzeug** : 「(連結部に幌のある) 関節連結式車両」。Platzkilometer/Platz-km の項の引用文も参照。

●**Gewerbepark** : 比較的新しい言葉で、郊外にあるモダンな商工業地域のこと。小規模の工場やオフィスビルがあり、レストランやディスコがある場合もよくある。

●**Gewerbeverkehr** : スイスの用語で、ドイツでは *Wirtschaftsverkehr* という。会社とか職人などが業務上行う人員・物資輸送のことで、乗用車やトラック、場合によっては自転車でもなされることもある。Vgl. BaZ 20. 5. 96, 28.

●**Gleisnetz** : 「レール網」。Die VBL betreiben auf einem *Gleisnetz* mit einer Gesamtlänge von ca. 30

km sieben SL und verfügen über 47 Straßenbahnzüge. Hinzutreten ebenfalls 47 Omnibusse, die auf planmäßig 13 OL Verwendung finden. (ルートヴィヒスハーフェン交通会社は総延長約30キロのレール網に7系統の市電を運行させ、47両の電車を有している。これに更に47台のバスが加わり、13の系統で定時の運行をしている) [「SV」 9/96, S. 45]。

●**Grundverkehr** : 通常のひとつの路線の運行のこと。例えばベルリンのバスは普通20分おきに走っているが (=Grundverkehr)、乗客が増えると別の路線が加わって10分おきとか5分おきになることがある。

●**Halbzug** : プラットホームの長さの設定とも関わる車両編成の用語。何両編成にするかの構想はベルリンとハンブルクで既にS-バーンの運行が開始された1920年頃に溯る。最も長い編成は8両で**Vollzug**と呼ばれ、その他の町、例えばミュンヘンやシュトゥットガルトのSバーンには**Langzug**という言葉が使われている。更に、4両編成は**Halbzug**、2両編成は**Viertelzug**と呼ばれ、この2両編成は例えば週末や晚におけるベルリンの地下鉄にもみられる。一方、3両、6両、9両編成を各々、**Kurzzug**、**Vollzug**、**Langzug**と呼ぶ場合もある。

●**Heck-an-Heck-Traktion** : 2両の機関車とか同じ形の2両の車両が尾部で連結される方式。例えばフランクフルト、ミュンヘン、シュトゥットガルトなどのSack-/Kopfbahnhofで見られる。

●**Hst.** := Haltestelle.

●**HW./Hwst.** = Hauptwerkstatt.

●**Kapitaldienstskosten** : 借入資本の利息と弁済に当てられる支払い経費のこと。In diesem Betrag sind *Kapitaldienstkosten* in Höhe von rund 50 Mio DM (Vorjahr 36 Mio DM) enthalten. Diese Kosten sind aufgrund der Änderungen des Investitionsvertrages mit der Stadtgemeinde Bremen zum 01. 01. 1990, wonach die Gesellschaft die Beschaffung und Finanzierung der Fahrzeuge zu übernehmen hat, entstanden. Diesen *Kapitaldienstkosten* liegt u.a. die Beschaffung von 55 Niederflurbahnen (GT8N) und 112 -bussen im Geschäftsjahr zugrunde. (この[1億6,100万マルク(前年1億4,380万)という]額の中には約5,000万マルク[前年3600万]の借り入れ資本支払い金が含まれている。この経費は1990年1月1日のブレーメン市との投資契約変更に基づき生じたもので、同契約によればブレーメン市電株式会社[BSAG]が車両の調達その他の資金ぐりを引き受けねばならない。この経費は特に、業務年度における55両の低床電車[GT8N型]と112台の低床バスの調達にかかっている) [「n-p」 7-8/96, S. 45]。

●**kapspurig** : 電停(バス停)の安全地帯や歩道が岬のように車道に突き出ている「その車線の」という意。Arnhem: Wagen 72 der früheren *kapspurigen* Straßenbahn Arnhem, Vorbild für den Neubau. ([オランダの]アルンヘム: 電停に岬のある車道を走る以前のアルンヘムの市電の車両72。新設のための模範だ) [「SV」 4/96, S. 50]。

●**Kilometerleistung** : 「走行キロ」、「輸送キロ」のこと。Verkehrsleistung ともいう。Vgl. BaZ 22. 6. 93, 33.

●**Kraftfahrt-Bundesamt** : 全自動車登録し、認可を与える役所。Die Kfz-Neuzulassungen von Januar bis November 1994 sind nach Angaben des *Kraftfahrt-Bundesamtes* gegenüber dem Vorjahreszeitraum etwa gleichgeblieben; lediglich bei den Krafträdern gab es deutliche Zuwächse, die vor allem in den neuen Ländern (+16, 1%!) entstanden. (1994年の1月から11月にかけて認可された自動車の数は、連邦

自動車通行局の発表によれば、前年の同期間に比べてほぼ同数だった。ただ、モーターバイクは著しく増加し、特に新しい5州での増加が目立つ [16、1%増！] [「VZ」1/95, S. 41]。

●**Kraftomnibus (KOM)** : 旅客輸送法の第4条によれば、構造や設備上9人以上の輸送に適した自動車 (「Fachwort」 S. 68)。「乗合自動車」、「バス」。Vgl. 「SV」10/96, S. 35.

●**Kraftrad** : (官庁用語)「オートバイ」、「自動二輪車」.=Motorrad. Kraftfahrt-Bundesamt の項も参照。

●**Lichtsignal(anlage)** : 交通信号装置のことで、専門的な言い方。通俗的には (Verkehrs)ampel.

●**Linientaxi** : 「路線タクシー」。一定の路線を走るタクシーで、乗客の少ない時間帯に路線バスの代わりをつとめる。Vgl. 「SV」11-12/96, S. 46.

●**Massenverkehrsmittel** : 「大量輸送機関」。Darin wurde festgestellt, daß der ÖPNV-Anteil am Stadtverkehr Rouens um 25% niedriger lag als in vergleichbaren französischen Städten. Die Studie befürwortete deshalb die Einführung eines *Massenverkehrsmittels*, das vom Kfz-Verkehr unabhängig geführt werden könnte. (この調査で、ルーアンの都市交通に占める公共交通の割合が同規模のフランスの町より25%も少ないことが確認された。それゆえ同調査は車交通から独立した大量輸送機関の導入を提唱したのである) [「SV」4/95, S. 34]。

●**Mehrfahrtenkarte** : 「回数乗車券」。Die seit 1990 zu beobachtende Steigerung des Fahrgastaufkommens hat sich im Berichtsjahr mit einem Zuwachs von 1,8 Mio Fahrgästen (+4,1%) fortgesetzt. Der Anteil der Beförderungen mit Zeitkarten stieg nach 63,7% im Vorjahr auf 65,2%, während die Beförderungen mit Einzelfahrscheinen und *Mehrfahrtenkarten* nur noch 14,6% (Vorjahr 18,4%) betragen. ([マインツにおいて]1990年以来みられる乗客数の増加は、1995年に乗客数が180万人増えた[4、1%増]ことでひき続いていった。定期乗車券による輸送の割合は前年63、7%だった後をうけて65、2%に伸びる一方、一回乗車券と回数乗車券による輸送は14、6% [前年18、4%]にとどまった) [「n-p」7-8/96, S 46f.]。

●**Midibus** : 「Fachwort」の68ページによれば、40人までの座席のあるバスのこと。Vgl. 「SV」10/96, S. 50.

●**Minibus** : 「Fachwort」の73ページによれば、20人まで乗せられるバスのこと。もっとも、例えば「n-p」4/96, S. 41 で紹介されている英国のミニバスは座席が26~30、立ち席が13人分、それに子供用の2つの座席がある。

●**Mitteleinstiegswagenzug** : 車両中央に乗降口がある電車の車両のこと。例えば「SV」1996年6号の51ページ左上の写真とその説明文、参照。

●**Mittelzentrum** : 都市計画用語で、ギムナジウムを始めとする各種学校、病院、デパート、銀行などのある、町の人口2万~10万の中心的地域のこと。

●**MIV** : =motorisierter Individualverkehr の略。自動車による個人交通、平たく言えばマイカー交通のこと。Wie in der Schweiz kann sicher auch in Deutschland damit gerechnet werden, daß die externen Kosten je Einwohner beim *MIV* drei- bis viermal so hoch sind wie beim ÖPNV. Die externen Kosten bei der Umweltbelastung je Einwohner und Jahr liegen beim *MIV* sogar achtmal so hoch wie beim ÖPNV. (スイスと同様ドイツにおいても外部的費用は住民一人あたり自家用車交通の方が公共交通より3~4倍多いことが確実だと考えられる。住民一人あたり年に環境に与える外部的費用は個人交通の場合、公共交通の

8倍にすらなる [「n-p」1/96, S. 36 — ちなみにこのページにはこの略語が6度出てくる]。

●**Mobile Haltestelle**: 普通は工事現場との関係で別の個所に移せる (=mobil) 電停、バス停を指す。ただし、「SV」1/96, S. 42 では乗客が任意の場所で降りられる停留所のことを意味している。

●**Nachtlinie**: 「夜間の運行路線」。Seit Oktober in München: Erweitertes *Nachtlinien*-Netz (10月からミュンヘンの夜間運行路線網、拡大される) [「n-p」11/96, S. 47; Überschrift]。

●**Nachtverkehr**: 「夜間交通」とは夜間における路線上、時間帯上の不足を補う交通のこと (「Fachwort」 S. 74)。 *Nachtverkehre* sind in den letzten Jahren in vielen Städten eingeführt worden. 1995 kamen zum Beispiel Bielefeld und Duisburg hinzu. Deutlich verbessert wurde das Angebot in Mannheim. Hier verkehren die meisten Straßenbahnlinien nun die ganze Nacht hindurch — und dies an allen Tagen der Woche. Erweitert wurden auch die *Nachtverkehre* in Aachen, Bremen, Dortmund und Remscheid. In den neuen Bundesländern hat Gera nach zwei Jahren wieder einen *Nachtverkehr* eingerichtet, während umgekehrt Görlitz seinen *Nachtverkehr* ganz aufgab. (夜間交通はここ何年かに多くの町で取り入れられ1995年には例えばビーレフェルトやデュースブルクもその仲間入りをした。夜間交通サービスが著しく改善された町はマンハイムで、ここでは大抵の市電の路線が夜通し運行している。しかも全ての曜日にである。また、アーヘン、ブレーメン、ドルトムント、レムシャイトの夜間交通も拡充されている。東部新州ではゲーラが2年ぶりに夜間交通を提供し出した一方で、ゲーリッツでは全面廃止した) [「n-p」3/96, S. 19]。なお、夜間路線の拡大に関しては、例えばミュンヘンの例が興味深い (「n-p」11/96, S. 47)。

●**Nebenverkehrszeit(NVZ)**: 交通量がラッシュアワー時について多い時間帯のこと。Vgl. 「SV」8/96, S. 47。

●**Netz**: 「路線網」。例えば Busnetz なら「バス路線網」、Straßenbahnnetz なら「路面電車(市電)網」。Busverkehrsnetz なる言い方も (「n-p」1/96, S. 19)。Liniennetz を簡単に言ったもの。Der VEP geht von einem zweistufigen Vorgehen bei der Förderung des ÖPNV in Hamm aus. Zunächst soll das Busnetz optimiert und das Angebot verdichtet werden. In einem zweiten Schritt soll ein Stadtbahnnetz stufenweise realisiert werden. (交通発展計画はハム [ドイツの町] の公共近距離交通を促進するに際し、二段階の方法を考えている。まずバスの路線網を最大にしサービス提供も密にしていく。第二段階で都市鉄道網を段階的に実現していこうとするものである) [「n-p」1/96, S. 20]。 Für einen elektrischen Stadtbahnbetrieb, der erheblich höhere Investitions- und Betriebskosten verursacht, fehlen in Hamm wesentliche Voraussetzungen (z.B. ein innerstädtisches Straßenbahnnetz). (かなり高額な投資と営業経費がかかる電気による都市鉄道の運行については、ハムには根本的な前提条件が欠けている。[例えば市内の路面電車網]) [ibid.]。

●**niederflurig**: 「低床の」。Vgl. 「SV」4/96, S. 28. なお、同ページには次のような注目すべき文章もある。Eine wesentliche Aufgabe bestand darin, die Straßenbahn zu einer echten Alternative zum chaotischen Individualverkehr zu machen. ([1990年以来、公共交通の乗客数の減少、マイカーの急増に伴ってマクデブルクの] 公共交通に課せられた最大の任務は、路面電車をマイカーの氾濫を食い止める真の手だてにしていくことであった)。なお、マクデブルクの低床市電は1995年4月1日に運行し、乗客数を増加させている。

●**Nutzen/Kosten-Untersuchung**: 「便益・費用調査」とは、あるプロジェクト (例えば投資) のプラス面とマイナス面を査定することを目的とする調査方法。Vgl. 「Fachwort」 S. 76 ; 「SV」7/96, S. 53。

●**Oberflächenverkehr** : 道路公共旅客輸送、すなわちバスや路面電車のこと。

●**Öffentlicher (Personen)nahverkehr** : 「近距離公共交通」。Nach einer Socialdata-Umfrage im Auftrag der Stadt Dresden verlangen 94 Prozent der befragten Bürger eine Stärkung des *öffentlichen Nahverkehrs*. Lediglich vier von 100 Befragten halten die Folgeerscheinungen aus der Zunahme des motorisierten Straßenverkehrs für erträglich. Drei Viertel der Dresdner, so die Umfrageergebnisse, würden lieber mit dem Fahrrad fahren oder zu Fuß gehen, anstatt das Auto zu benutzen. (ドレスデン市の委託を受けたゾツィアルダタのアンケート調査によれば、調査に答えた人の94%が公共交通の強化を求めている。車交通の増加による諸影響は耐えうるとした人は100人中わずか4人だった。調査結果によると、ドレスデン人の4分の3は車を使うより自転車を使うか歩きたいという) [「n-p」 5/96, S. 46]。

▲**OL** : Obuslinie (トロリーバス路線) ないしは普通のバス路線 (Omnibuslinie) の略。

●**ÖV** : =Öffentlicher Verkehr. 「公共交通」。Die Sektion beider Basel des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) hat die Petition 《Nacht-Busse für Basel und Umgebung》 an die Parlamente von Basel-Stadt und Baselland eingereicht. 4413 Personen aus der Agglomeration haben unterschrieben. Die von vielen Organisationen, Gemeinden, Firmen und Parteien unterstützte Petition verlangt, dass beide Basel sich für die Realisierung eines Nachtbusangebots an den Wochenenden in der Agglomeration einsetzen und die Rechtsgrundlagen für einen solchen Betrieb schaffen. Dieses soll Anreize zum Umsteigen aufs ÖV bieten, Alkoholunfälle vermeiden und die Attraktivität der City steigern helfen. (両バーゼル地区スイス交通クラブは「バーゼル及び周辺部に夜間バスを」なる請願を都市バーゼルと地方バーゼルの議会に提出した。この人口密集地域の4,413人が署名した。多くの組織、自治体、企業や政党に支持された請願は、両バーゼルがこの地域で週末に夜間バスサービスの実現に努め、その運行のための法律基盤を整えるよう求めている。そうしたサービスにより、ドライバーが公共交通に切りかえるきっかけを作り、飲酒による事故を防いで都市の魅力を高める一助にしたいとしている) [BaZ 3. 12. 96, 31]。

●**Park-and-go-System** : Ziel des Konzepts ist ein *Park-and-go-System*, bei dem der Besucher die Altstadt vom Parkhaus aus zu Fuß erreichen kann. (この案の目標は、この町 (=レーゲンスブルク) に来た人が駐車ビルから歩いて旧市街に行けるパーク・アンド・ゴー・システムである) [「SZ」 18./19. 6. 94, 43]。

●**Peischenmast** : 「街灯柱」。Seit 1957 ist Tempo 50 Höchstgeschwindigkeit in deutschen Städten. Die sechziger und siebziger Jahre dienten dem Ausbau des Straßennetzes. Vielen Städten wurden die Laternen und Vorgärten weggenommen, der *Peischenmast* und Vierspurigkeit traten an ihre Stelle. Paradigmenwechsel würde man den Schwachsinn heute wohl nennen. Bäume wurden gefällt, Fußgängertunnel gegraben. Die Fußgängerzone wurde erfunden : sichtbarster Triumph des Automobils. (1957年以来、50キロがドイツの町中での最高制限速度となっている。60年、70年代には道路網の拡張がなされ、多くの都市住民から角燈や前庭が取り去られていき、代わって街灯柱と4車線が登場した。この愚鈍は今なら恐らくパラダイム転換だと呼ばれることだろう。木が切り倒され地下道が掘られた。歩行者専用ゾーンが考案されたが、これこそ最も目に見える自動車の勝利だ) [DIE ZEIT 26. 3. 93, 87]。

●**Planfeststellung** : 「計画の確定」。旅客輸送法 (PBefG) 第28条によれば、路面電車の運行施設は計画が前もって確定された時にのみ建設が許される (「Fachwort」 S. 79)。Überlegungen für die Verlängerung der SL 3 bis nach Stieghorst gehen in die Zeit vor 1970 zurück. Im Jahr 1979 wurde vom Rat der Stadt Bielefeld ein konkreter Planungsauftrag erteilt. Das *Planfeststellungsverfahren* begann im Jahr 1986, mit den Bauarbeiten konnte im Jahr 1990 begonnen werden. Das erste Teilstück bis zur

„Elpke“ ging nach fünf Jahren Bauzeit am 26. August 1995 in Betrieb. (市電の3番線をシュテークホルストまで延長するかどうかの議論は1970年以前に溯る。1979年ビーレフェルト市議会により具体的な立案の委託がなされた。計画確定手続きは1986年に始まり90年に建設工事が開始された。「エルプケ」までの最初の一部区間が5年の工事の後に1995年8月26日に運行した) [「SV」10/96, S. 42]。

●**Platzkilometer / Platz-km** : 車両の走行キロ数(Wagenkilometer)と輸送人数とを足して出される数値。要するに、どの位収容しどの位走ったかということ。Durch Umstellung etwa eines Viertels des Fahrzeugparks (Bus und Tram) auf Gelenkfahrzeuge steigt die *Platz-km*-Leistung noch stärker an. (総車両 [バスと市電] の約4分の1を関節連結式車両に変えることで [オーバーハウゼンの] 車両の輸送能力が前よりもっと高まっている) [「SV」7/96, S. 8]。

●**Polibahn** : チューリヒの都心とチューリヒ工科大学 (ETH) とを結ぶ綱索鉄道 (Standseilbahn)。100年に近い伝統を持つこの鉄道の名称の Poly は ETH の前身 Polytechnikum に由来する。Vgl. 「SV」4/96, S. 50。

●**Probelauf** : 「試運転」。Probefahrtの方が普通。Nach Bestehen eines neun- bis zwölfmonatigen *Probelaufs* ist die Abnahme von weiteren 58 Obussen des Typs 14Tr vorgesehen. ([オハイオ州デイトンでは] 9~12か月の試運転をクリアした後、14Tr型のトロリーバスを更に58台購入することを予定している) [ibid. S. 51]。

●**PW** : = Personenwagen. Zwei Drittel eines PWs bestehen aus Stahl und Eisen. Die Zusammensetzung aus mehreren tausend Materialien erschwert das Recycling der Alautos. (乗用車の車体の3分の2は鋼と鉄から出来ている。車体が数千の物質から構成されていることが古い車のリサイクルを困難にしている) [BaZ 28. 11. 96, 55]。

●**Raumplanung** : 「地域開発計画」。Mit der *Raumplanung* wird die Verkehrsentwicklung für Jahrzehnte geprägt. Die Niederlande sind das erste Land Europas, in dem diese Wechselwirkung der Verkehrspolitik bewußt zugrundegelegt wird. Das holländische ABC-System verfolgt das Ziel, Raumordnung und Verkehrsplanung zu verschränken. Gebiete werden nach ihrer Erreichbarkeit klassifiziert. A-Gebiete sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln leicht erreichbar. Der Autopendelverkehr darf höchstens 20% betragen. B-Gebiete sind sowohl mit öffentlichen Verkehrsmitteln als auch per Auto leicht erreichbar. Der Autopendelverkehr darf jedoch höchstens 35 % betragen. C-Gebiete sind nur mit dem Auto leicht erreichbar. Geschäfte und Büros sollten entweder in A- oder B-Gebieten liegen. Der Bau von Einkaufszentren in C-Gebieten ist in den Niederlanden generell verboten. Betriebe mit hohem Flächenbedarf und hoher Abhängigkeit vom Straßengüterverkehr sollen dagegen in C-Gebieten angesiedelt werden. (何十年間の交通の推移は地域開発計画によって特徴づけられる。オランダはこの相互作用を意識的に交通政策の基礎にしたヨーロッパ最初の国だ。オランダのABCシステムは地域開発計画と交通計画を組み合わせる目標を追求している。各地域はそこに行ける形により分類されている。A地域は公共交通でたやすく行ける地域で、車通勤は精々20%が許される。B地域は公共交通でも車でたやすく行ける地域だが、車通勤は精々35%が許される。C地域は車でしか簡単には行けない。店やオフィスはAかB地域に置くべきで、C地域でのショッピングセンターの建設はオランダでは全面禁止だ。地面を広く使い道路貨物輸送に依存している企業はそれに対してC地域に誘致しようとする) [VCO-Zeitung, Februar 1995, S. 3]。Auch beim Verkehrsmittel Fahrrad gibt es mittlerweile zahlreiche Städte unterschiedlichster Größe in Europa, denen eine beachtliche Steigerung der Fahrradnutzung gelungen ist. Europaweit an der Spitze liegt das niederländische Groningen, wo

rund die Hälfte der täglichen Wege per Fahrrad zurückgelegt wird. Dieser Erfolg ist unter anderem auf die Umverteilung der Straßenfläche zugunsten von Fußgängern, Radfahrern und Busbenützern, auf die Sperre des Stadtzentrums für den durchgehenden Kfz-Verkehr und auf verkehrsreduzierende *Raumplanung* zurückzuführen. Daß in Basel nur 21 % der Arbeitnehmer (üblich sind etwa 50 %) per Auto zur Arbeit fahren, wäre undenkbar, wenn die Anzahl der öffentlichen und firmeneigenen Parkgelegenheiten für Pendler in den letzten Jahren nicht limitiert worden wäre. (交通手段の自転車の場合も、自転車利用率を著しく高めるのに成功した様々な規模の町がヨーロッパにできた。そのトップはオランダのフローニンゲで、毎日の足の約半分が自転車によっている。この成功の原因は特に、歩行者、自転車、バス利用者に道路をあてがったことと都心から通り抜けの車を締め出したこと、交通量を減らすような地域開発計画などである。通勤者に対する公営と企業の駐車場の数がここ数年制限されなかったとしたら、バーゼルでの車通勤者が20%しかいない[普通は約50%]ということは考えられないであろう) [ibid.]。

●**Rechnergesteuertes/-gestütztes Betriebsleitsystem (RBL)** : 「電算機械による運行制御システム」。Vgl. 「SV」 10/96, S 34 ; 「n-p」 7-8/96, S 45.

●**Rechnungszahlen** : 特にスイスで用いられる言葉で、「収支決算」のこと。Vgl. BaZ 22. 6. 93, 33.

●**Rückstau** : 特にスイスで用いられる語で「交通渋滞」のことだが、渋滞が始まり終わる地点が明示される場合によく使われる。

●**Sanfter Tourismus** : 「穏やかなツーリズム」とは、(休暇)旅行先で自家用車を用いず公共交通、自転車、徒歩で移動をすること。Vgl. 「n-p」 3/96, S. 20.

●**S-Bahn** : たいいてい軌道などの設備を鉄道と共有する高速鉄道(「Fachwort」 S. 86)。「Sバーン」。

●**Schienenersatzverkehr (SEW)** : 廃止されたり工事などで一時的に運行が中断しているレール交通路線を走る代替のバス(自動車)による輸送。Vgl. 「SV」 10/96, S. 32.

●**(Schienen)schleifwagen/-zug** : 文字通り、線路を磨くために使われる車両のこと。Vgl. ibid. S. 35.

●**Schleichverkehr** : 渋滞を避けて迂回する道路交通のこと。その道路は Schleichweg 。

●**Schnellbahn** : 「高速鉄道」。S-Bahn や Stadtschnellbahn のこと。ときには U-Bahn も含めることがある。

●**Schwachverkehrszeit (SVZ)** : 交通量の少ない時間(帯)。Vgl. 「SV」 8/96, S. 47.

●**Sicherheitsgurt** : 「安全ベルト」。Die Pflicht, auf den Vorder- und Rücksitzen von Autos *Sicherheitsgurten* zu tragen, kümmert die Winterthurer offenbar wenig. (車の前後部座席で安全ベルトをしめる義務をヴィンタートゥールの人達は明らかにあまり意に介していない) [NZZ 11. 2. 95, 41]。

●**SOK** : = **Schienenoberkante**. 地面からレール上部までの長さのこと。

●**Sperrzeit** : 何かが禁止される時間帯のことで、交通関連では例えば地下鉄への自転車搬入の禁止時間帯や歩行者ゾーンへの車の乗り入れ禁止時間帯など。元来は市門が閉められる時間帯を指し、のちに飲食店の閉店時間を指すようになり (Polizeistunde bei den Lokalen)、こんにちでは交通に転用されるようになった。Vgl. BaZ 23. 6. 93, 25.

●**Stadtbahn** : 「都市鉄道」、「市電」。拙稿：ドイツ緑の党の交通政策と市街電車の復興 (1992) の註 1 も参照。Oberbürgermeister Werner Steffens (SPD) lobte die *Stadtbahn* als das Verkehrsmittel der Zukunft.

Sie verbinde verschiedene Vorteile wie Schnelligkeit, geringen Energieverbrauch und ein kompaktes Netz.

(ヴェルナー・シュテフェンス市長 [SPD] は市電を未来の交通機関と賞讃した。市電は速く、エネルギー消費が少なく路線網もコンパクトにまとまると。) [Braunschweiger Zeitung 24. 8. 96, 19]。

●**Stichgleis/Stichstrecke** : ごみの運搬とか軍事訓練、見本市開催その他の目的で一定の期間使われる支線のこと。本線から枝分かれし再び本線に戻る。Vgl. 「n-p」 5/96, S. 42.

▲**Straßenbahn** : Da die Errichtung von Tunnelstrecken in den letzten Jahren weitgehend unbezahlbar geworden ist, ist die am 1. Oktober 1978 endgültig eingestellte *Straßenbahn* wieder ins Gespräch gebracht worden. (ここ数年トンネル区間の建設は費用が高くつきすぎることになったため、[ハンブルクでは] 1978年10月1日に最終的に廃止された路面電車が議論されるようになった) [「n-p」 1/96, S. 14]。Durch London sollen endlich wieder *Strassenbahnen* fahren. Damit soll dem täglichen Autostau auf den Strassen der Stadt entgegengewirkt werden. Das umgerechnet gut 400 Millionen Franken teure Projekt sieht vor, bis zur Jahrtausendwende eine 27 Kilometer lange Tramlinie zu bauen, die Croydon mit Wimbledon, Beckenham und New Addington verbindet. Spätestens 1999 sollen die ersten *Strassenbahnen* auf der Strecke verkehren. Die letzte Tram fuhr 1952 durch London. Die Bahnen sollen jährlich 25 Millionen Passagiere befördern können. Die britische Regierung übernimmt drei Viertel der Baukosten. Der Rest wird von privaten Geldgebern finanziert. (路面電車がやっとまたロンドンを走ることになる。これにより、市内の道路の車の渋滞に対抗するつもりだ。スイスフランに換算して優に4億フランのこのプロジェクトは20世紀末までにクロイドンをウインブルドン、ベッケナム、ニュー・アディントンに結ぶ27キロの市電網の建設を予定している。遅くとも1999年には最初の路面電車が運行する予定だ。最後の市電は1952年にロンドンを走った。電車は年間2,500万人を運ぶことができるという。英国政府が建設費の4分の3を引き受け、残りは民間の出資者によって融資される) [BaZ 28. 11. 96, 53]。

●**Straßenbahn(betriebs)hof** : 路面電車の会社の「営業所・車庫」。Am 5. Oktober 1995 wurde in Chemnitz einer der modernsten *Straßenbahnbetriebshöfe* seiner Bestimmung übergeben. (1995年10月5日、ヒュムニッツで、最もモダンな市電の営業所が営業を開始した) [「n-p」1/96, S. 32]。Nach zweieinhalbjähriger Bauzeit wurde am 15. Mai der neue *Straßenbahnhof* in Gorbitz den Dresdner Verkehrsbetrieben übergeben. Er schließt sich unmittelbar an die Gleisschleife der Endhaltestelle der SL 2 und 7 an. (2年半の工事のうち、[1996年] 5月15日にゴルビッツの新しい運転所がドレスデン交通会社の手に渡った。同運転所は市電の3番線と7番線の終点の環状レールに隣接している) [「SV」 7/96, S. 47]。

●**Straßenverkehrsunfall** : 「道路交通事故」。Verkehrsunfall (交通事故) が Straßenverkehrs-unfall の同義語、その代わりになっているため、めったに Straßenverkehrsunfall はみかけない。Für 1994 rechnet das Statistische Bundesamt mit einer Bilanz von insgesamt rund 2, 3 Mrd. *Straßenverkehrsunfällen*, bei denen etwa 510,000 Personen verletzt und ca. 9,700 getötet wurden. (ドイツ連邦統計局は1994年の道路交通事故が合計約23億件にのぼるとしているが、その際、負傷者はおよそ51万人、死者は約9,700人であった) [「VZ」 1/95, S. 41]。

●**Streifenkarte** : 「回数乗車券」。

●**Tageskarte** : 一日の一定時間内だけ有効な乗車券。

●**Tangente** : 「バイパス」。Pendlerverkehr の項の引用文、参照。

●**Taktfahrplan** : 一定の時間帯の中ではすべての駅を一定間隔で運行するような運行時刻表。この時間帯は通常120分 (「Fachwort」 S. 94)。例えば14時30分にある駅を発車する場合、15時

30分、16時30分にもその駅を発車する。

●**Taxi** : 「タクシー」。 Von der Möglichkeit, sich über das Fahrpersonal ein *Taxi* an die Ausstiegshaltestellen zu bestellen, haben 1994 4700 Kunden der Stadtwerke Frankfurt Gebrauch gemacht. Gegenüber 1993 bedeutet dies eine Zunahme von 30%. (乗務員を通じて下車駅にタクシーを呼んでもらうシステムをフランクフルト市で利用したのは1994年は4,700人だった。これは1993年に比べて30%の増加である) [「SV」4/95, S. 48]。

●**Trogstrecke** : 地上より低い所に桶型に掘られ、両側が壁になっている区間のことで、防音が目的。

●**Tür-zu-Tür-Reisezeit** : 「ドアからドアまでの所要時間」。つまり一定の地点から目的地（あるいはその逆）の所要時間。Fußweg の項の引用文も参照。

●**U-Bahn** : 「地下鉄」。

●**Überholgleis/-spur** : 「追い越し軌道」。高速路面電車がこの軌道を通して通過する間、普通の電車は電停で待つ。Straßenbahnen auf der *Überholspur* : Um den Eilzügen ein Passieren der Normal-kurse zu ermöglichen, wurde an der Karlsruher Haltestelle Knielinger Allee ein *Überholgleis* eingebaut. (追い越し車線の路面電車。快速電車が普通の電車の軌道も共有して走れるように、カールスルーエの電停、クニリンガー・アレーには追い越し軌道が造られた) [「n-p」5/96, S. 28]。

●**Umwegfahrt** : 本線から枝分かれする支線の運行。「回り道」。Mitunter war der Wechsel zwischen Bussen und Bahnen teurer als eine *Umwegfahrt* mit nur einem Verkehrsmittel. ([ハンプルクではかつては]ひとつの交通機関を使って回り道をするより、バスと電車を乗りつぐ方が高くつくことも時々あった) [「n-p」1/96, S. 12]。

●**untertunneln** : 「～の下にトンネルを掘る」。Bei der Streckenführung hade man die stärksten Arbeits- und Freizeitpole der Stadt berücksichtigt, der „Place de la Comédie“, beliebter und belebter Treffpunkt vor dem Theater, soll *untertunnelt* werden. (どこに市電を走らせるかという点では、このモンテペリエの町の職場とレジャーの中心地を考慮したとのことで、劇場前の最も人気があり最も賑いのある出会いの中心地「プラス・ド・ラ・コメディ」では電車は地下を走らせる予定だ) [「SV」6/96, S. 49]。

●**U-Strab** : Untergrund-Straßenbahn を縮めた造語だと思われる。地下の区間を走る路面電車のこと。Vgl. 「n-p」7-8/96, S. 30.

●**Verengung** : 「狭窄」、「幅員減少」。Aufpflasterung の項の引用文も参照。

●**Verkehrsnetz** := Netz [別掲]。「路線網」。

●**Verkehrssystem** : 「交通システム」。Im September 1994 hat der DGB ein Gesamtverkehrskonzept „für ein integriertes *Verkehrssystem* mit ökologischer, ökonomischer und sozialer Orientierung“ vorgelegt. In dieses Konzept sind die zuvor von Einzelgewerkschaften entwickelten Vorstellungen eingeflossen und teilweise unverändert übernommen worden. Es stellt insofern eine Zusammenfassung gewerkschaftlicher Positionen dar. Diese Zusammenfassung stellt der DGB allerdings in einen allgemeinen verkehrspolitischen Rahmen und geht dabei auch auf die im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Prognosen zur Verkehrsentwicklung sowie auf europäische Entwicklungen ein. In diesem Sinne ist das Papier als, wenn auch angelegtes, grundlegendes „Gesamtverkehrskonzept“ zu betrachten und wird ja auch vom DGB selbst als solches bezeichnet. Das Konzept enthält jedoch keinerlei Szenarienbildung und Quantifizierung der Wirksamkeit vorgeschlagener Maßnahmen. (1994年9月、ドイツ労働総同盟 [DGB] は「エコロジー、エコ

ノミー、社会性に基づいた統合的交通システムのための」総合交通計画を提示した。この計画には、先に各労組が練った案が盛り込まれ、変更のない箇所も一部ある。その限りでは同計画は労組の立場を統括したものである。ただし、この総括を DGB は全般的交通政策という形で言い、その際、連邦交通路計画に含まれている交通発展の予想、及び欧州における進展にも言及している。この意味で同計画は、大ざっぱではあるが根本的な「総合計画案」と呼べるもので、DGB 自らもそう呼んでいる。けれども同計画は、提案している措置にどの位実効性があるかのシナリオ作りや数値による評価は何ら含んでいない) [「Gewerkschaften」 S. 20]。

●**Verkehrszählung** : 「交通(量)調査」。Bereits die Teilverlängerung bis zur „Elpke“ wurde von der Bevölkerung gut angenommen. Nach einer *Verkehrszählung* im November 1994 fuhren rd. 8700 Personen täglich mit der SL 3 in die Innenstadt. (「エルプケ」までの部分的延長区間は早くも住民の歓迎を受けた。1994年11月の交通調査によれば、[ビーレフェルトの]市電の3番線は毎日約8,700人を都心に輸送した) [「SV」 10/96, S. 42]。

●**Verkehrszug** : 特にスイスで用いられる言葉で、警察の交通部、交通警察隊のこと。Zug はもともと軍隊用語で「小隊」。

●**Verkehrtberuhigung** : Verkehrsberuhigung (交通静穏化) をもじった造語で、倒錯した、誤った交通緩和の意。「Verkehrt beruhigt」なる表題のついた「DIE ZEIT」の1993年3月26日号 (Nr. 13) の87ページ参照。

●**Verschwenkung** : 鉄道の場合は迂回線。道路の場合は自動車の減速を目的にした車道の屈曲した部分。Vgl. 「SV」 1/93, S. 54; 9/94, S. 55; 「Psychologie」 S. 173. Aufpflasterung の項の引用文も参照。

●**Verstrassung** : 新聞による新しい造語で、スイスのドイツ語。「道路建設」のこと。Vgl. NZZ 20. 9. 95, 27.

●**Wagenfolge** : = Fahrzeugfolge. 「運行間隔」。Seit dem 26. Oktober 1996 ist die *Wagenfolge* in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag auf allen Linien vom Stunden- auf einen Halbstundentakt verdichtet worden, während unter der Woche nach wie vor alle 60 Minuten gefahren wird. ([ミュンヘンでは] 1996年10月26日以来、金曜から土曜にかけてと土曜から日曜にかけての夜間の運行間隔がすべての路線で1時間から30分間隔に短縮されるが、ウィークデーは依然1時間間隔で運行される) [「n-p」 11/96, S. 47]。

●**Wendesystem** : < wenden. 「折り返しシステム」。Für die BVB war im übrigen nicht nur der reduzierte Verkehr auf der Wettsteinbrücke ein Hemmnis, gemäss Helmut Iffländer 《 sind uns auch beim *Wendesystem* auf dem Messeplatz die Kapazitätsgrenzen aufgezeigt worden 》。(ところでバーゼル交通会社にとってはヴェットシュタイン橋での輸送回数が減ったことがネックになっただけではない。ヘルムート・イフレンダー氏によれば、「見本市会場での折り返しシステムでも我々の輸送能力の限界が示された」 [BaZ 11. 2. 95, 27]。

●**Zeitfahrausweis** : 「定期乗車券」。

●**Zerfließen von Städten** : 「都市からの人口流出」。Um das unkontrollierte „Zerfließen“ von Städten zu verhindern, sollten neue Wohngebiete innerhalb des existierenden Stadtgebietes angelegt werden... Es ist nicht möglich, der unkontrollierten Ausdehnung von Städten Einhalt zu gebieten, wenn die Nachbarstädte weiterhin autoabhängige Randbezirke ausbauen oder Einkaufszentren mit riesigen Parkplätzen zulassen. (都会からの歯止めのきかない「人口流出」を防ぐには、新しい居住地域を現存の都市部の中

に設けていく必要があろう … 都市部の歯止めのきかない拡散を防ぐことは、近隣諸都市が車依存の周辺地区を拡張したり巨大な駐車場を持つショッピングセンターを許可したりするなら、可能にはならない) [VCÖ-Zeitung, Februar/1995, S. 3]。

●**ZR-Fahrzeug** : ZR は Zweirichtung の略。AEG übergibt erstes *ZR-Fahrzeug* an Jena (AEG [企業名]、初めての「二方向」車両をイエーナ [近距離交通有限会社, JNVG] に引き渡す) [「n-p」1/96, S. 37; Überschrift]。

●**Zubringerlinie** : 「幹線への連結路線」。Die nun in Betrieb genommene 0,95 km lange Verlängerung, die rd. 23 Mio. DM kostete, ermöglicht weiteren 6500 Stieghorster Bürgern eine schnelle, umsteigefreie Stadtbahnverbindung in die Innenstadt. Durch die Verknüpfung mit den *Zubringerbuslinien*, die bisher mit der SL 2 in Sieker stattfand, werden weitere Fahrgastpotentiale auf die SL 3 verlagert. (約2300万マルクをかけて運行を開始したこの 0,95キロの延長区間により、ビーレフェルトのシュティークホルストの6500人の住民が更に、乗り換えをせず速く都心に行くことが可能になった。従来は市電の2番線とズーカーで連絡バス路線に連結していたが、今後は乗客が更に3番線を利用することになる) [「SV」10/96, S. 42]。

●**Zweitauto/Zweitwagen** : 「セカンドカー」。Mit etwas Verwunderung vernahm die Öffentlichkeit im Juni, dass das grösste Tram- und Busunternehmen der Schweiz an seine treuen Kunden nun auch Autos vermietet. 《Züri mobil》heisst das Angebot, auf das beispielweise der 27jährige Martin Meier-Pfister eingegangen ist. Er sei kein Öko-Freak, benutze aber Tram, Bus und das Velo. Ein- bis zweimal im Monat verfüge er gern über ein eigenes Fahrzeug. 《Um einen Abend lang ein Auto zu haben, ist dieses Angebot am billigsten》, so Meier-Pfister … Zielgruppe von 《Züri mobil》sind Leute, die ihr Auto nur selten brauchen und an sich gern darauf verzichten würden, oder kühle Rechner, für die sich der Besitz eines eigenen Wagens finanziell nicht rechtfertigt. Mit Erwerb der 《Züri mobil Card》trennen sie sich, so die Idealvorstellung, vom eigenen Auto oder sehen von einem Kauf ab. Die Aktion richtet sich auch an potentielle Käufer eines *Zweitwagens*. Etwa Familien, bei denen der berufstätige Elternteil das Fahrzeug für den Arbeitsweg benötigt. 《Züri mobil》ermöglicht, grosse Einkäufe tagsüber bequem zu erledigen, ohne ein *Zweitauto* anzuschaffen.

Aber besteht umgekehrt nicht das Risiko, dass treue Benutzer des öffentlichen Verkehrs, wie das Beispiel von Martin Meier-Pfister zeigt, zum gelegentlichen Autofahren fast verführt werden? Das sei nicht auszuschliessen, räumt Horst Schaffer ein. Ihm geht es in erster Linie darum, vom Schwarzweiss-denken — hier schlechter Individualverkehr, da guter öffentlicher Verkehr — wegzukommen und neue Möglichkeiten einer stadtverträglichen Mobilität zu ergründen … Das Ziel 《weniger Verkehr bei gleicher Mobilität》ist mit einem verkehrspolitischen Hintergedanken verknüpft: Wer ab und zu ein Auto braucht, muss mit 《Züri mobil》nicht darauf verzichten, fährt aber gezielter und damit weniger häufig, als wenn der Wagen sowieso vor der Türe steht. (スイス最大の市電・バス会社がその忠実な乗客に車も貸すことにするという人を6月に、いささか不思議な気持ちで耳にした。そのサービスは「チューリ・モービル」と呼ばれ、例えば27歳のマルティン・マイアー=プフィスター氏もサービスを受けた。彼はエコロジーの熱狂者ではないが、市電とバスと自転車を使っているとのことで、月に1～2回、自分の車を使うのも好きだと言う。「一晩だけ車を使うような場合、このサービスが一番安くつくのです」とマイアー=プフィスター氏は言う…「チューリ・モービル」の対象者は、めったに車は必要とせず、もともと車は手放したいと思っている人達か、あるいは、マイカーを持っても経済的に割に合わないと思う冷静な計算家だ。「チューリ・モービルカード」を手に入れてマイカーを使わなくなるか、購入をしないというのが理想的な形だ。このサービス活動はセカンドカーの潜在的な購

入者にも向けられている。仕事を持っている親の一方が仕事に車を必要としているような家庭などだ。「チューリ・モービル」はセカンドカーを持たなくても昼間大きな買物を済ますことを可能にする。

だが逆に、マルティン・マイアー＝プフィスター氏の例にみられるように、公共交通の忠実な利用者が時々車の運転をする誘惑にかられそうになる危険はないだろうか。それはないわけではないとホルスト・シャッフアー氏〔チューリヒ交通会社、販売・マーケティング副部長〕は認める。彼がまず大事だと考えているのは、個人交通は悪で公共交通は善だといったような白黒をつける考え方はやめて、町と調和する交通の新しい可能性をとことん模索していくことなのだ…「移動の長さは同じでも交通量を減らす」という目標は交通政策上の本心と結びついている。すなわち、時々車を必要とする人は、「チューリ・モービル」によって車の使用を断念する必要はないが、そのカードを使うことで、どっちみち使わないマイカーに乗るよりもっと目的に叶った形で、従って回数もより少なく車を走らせることになる）[NZZ 5. 8. 95, 8]。

Danksagung (特に次の方々に謝意を表します)

Herr Tilman Bracher (IVU mbH)

Herr Wolfgang Rauh (Verkehrsclub Österreich, VCÖ)

Frau Eveline Beyeler (Verkehrs-Club der Schweiz, VCS)

Herr Hans Kaspar Schliesser (VCS)

Herr Gerd Lottsiepen (VERKEHRSCLUB DEUTSCHLAND e.V., VCD)

Herr Gerhard Meighörner (Ex-Direktor des Münchner Stadtplanungsamts)

杉田聡氏 (帯広畜産大学。クルマ社会を問い直す会、代表)

山口健次氏 (金沢工業大学土木工学科)